

BUENOS AIRES, ALGO MÁS QUE CONTENEDORES. LA PRESENCIA DE LA ARQUITECTURA EN LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

BUENOS AIRES, SOMETHING MORE THAN CONTAINERS. ARCHITECTURE IN PORT INFRASTRUCTURE

M.M. Aversa¹

I.- Becaria CIC-LEMIT

59

RESUMEN

Los puertos son –y han sido- sitios de encuentro de personas, mercancías y actividades diversas a lo largo del tiempo, aunque las necesidades de usos y apropiación territorial de sus emplazamientos muten permanentemente. En la reestructuración portuaria¹ muchas de sus instalaciones han sido desmanteladas, otras conservadas y reconvertidas, y otras subsisten “inútiles” frente a la gran metrópolis que las ignora. Los almacenes, depósitos, silos y muelles expresan la tecnología industrial de fines de siglo XIX; hormigón, hierro, madera y piedra conforman un patrimonio construido, y sus edificios conforman un paisaje que combina grandes volúmenes, líneas simples y detalles que definen un estilo de color homogéneo y memoria colectiva de un tiempo que trasciende a través de ellos.

El puerto de Buenos Aires es intrínsecamente un paisaje en si mismo; las instalaciones preexistentes hablan de relaciones socioculturales e inducen el poder nacional de la época en que fueron concebidas, promoviendo el dialogo entre memoria colectiva y actualidad, definiendo el skyline urbano de la ciudad de Buenos Aires frente al río. La intención de este trabajo es identificar el patrimonio edilicio –arquitectónico e ingenieril- presente en el territorio portuario de la ciudad de Buenos Aires, y destacar su importancia en las relaciones urbanas, algo olvidadas y escondidas detrás de contenedores, camiones y grúas.

Palabras clave: *Arquitectura, Infraestructura, Puerto, Ciudad.*

¹ Se denomina reestructuración portuaria a la adecuación que los puertos realizan para operar con otro tipo de cargas.

ABSTRACT

Port are and have been places where people meet, exchange goods and develop diverse activities along the time, although the needs of uses and territorial appropriation of their emplacements change permanently. In port restructuring (*) many of its facilities have been dismantled, others retained and converted, and others remain “useless” facing the great metropolis that ignore them.

Stores, warehouses, silos and piers express the industrial technology of late nineteenth century; concrete, iron, wood and stone constitute a built heritage, and its buildings form a landscape that combines large volumes, simple lines and details that define a style of homogeneous color and collective memory from a time that transcends through them.

The Port of Buenos Aires is intrinsically a landscape in itself; the existing facilities speak of socio-cultural relations and remind the national power at the time they were conceived, promoting dialogue between collective memory and actuality, defining the urban skyline of Buenos Aires city facing the river. The aim of this paper is to identify the architectural and engineering heritage present in the port territory of Buenos Aires city, and highlight its importance in urban relationships, something forgotten and hidden behind containers, trucks and cranes.

Keywords: *Architecture, Infrastructure, Port, City*

Breve historia del puerto de Buenos Aires

El puerto de Buenos Aires profesó una fuerza preponderante en la construcción nacional, en los aspectos socioculturales, económicos y políticos, “en el que se amarrarían naves de todo el mundo, trayendo el tesoro inestimable de amistad y trabajo, símbolos de la grandeza humana” [1]. Su significado permanece en la gran ciudad de Buenos Aires, asimismo es significativo de la memoria colectiva del nativo y habitante porteño.

El puerto en Buenos Aires “existió siempre”, cuando Magallanes halló la costa del río de La Plata encontró implícitamente un puerto natural. La primera y segunda fundación de la ciudad así lo han demostrado, Pedro de Mendoza proyectó el emplazamiento de la ciudad de Nuestra Señora del Buen Aire a la altura del actual parque Lezama, donde se habría de ubicar una estructura portuaria en la confluencia del Riachuelo. Por su parte, Juan de Garay proyectó la ciudad más al norte, en relación a las leyes indianas respondiendo a la tipología de ciudad marítima², comprendiendo

del mismo modo la posibilidad del desarrollo portuario.

Desde aquel momento la corona española reconoció en este territorio la importancia de fundar una ciudad con puerto. En aquel momento hubo dos puertos, el de Montevideo y el de Ensenada, ambos naturales de aguas profundas para buques de gran calado. Mientras el Puerto de Buenos Aires sirvió para buques de menor calado.

Avanzado el siglo XIX y ya consolidada la independencia nacional, emergió la necesidad de construir científicamente el puerto³. En 1876 hubo un llamado a concurso para la canalización del Riachuelo, cuyo ganador fue el Ingeniero Luis Augusto Huergo, y en el año 1881 la Legislatura autorizó al Poder Ejecutivo a tomar un empréstito para la ejecución de obras portuarias, aceptando en 1883 el proyecto de Eduardo Madero, el mismo fue ejecutado y quedó apto al uso en el año 1897. [2]

² Recopilación de Leyes de India, libro IV, título VII, Ley 9 en revista Summa N° 32.

³ Entre 1827 y 1852 las guerras externas y la gran debilidad económica dificultaron resolver la necesidad de construir el puerto. Fue a partir de 1855 que comenzó la realización de algunas obras, entre ellas el edificio de la Aduana.

El puerto Madero resultó rápidamente obsoleto porque su capacidad era pequeña para el arribo de los buques de la época. En 1905 se planteó la necesidad de un nuevo puerto, al respecto la ley 5.944 del año 1908 autorizó la ampliación del puerto y el dragado a 30 pies. Y fue en 1911 cuando se iniciaron las obras del Puerto Nuevo, con proyecto de Luis Huergo abriéndose a uso en el año 1926.

El puerto de Buenos Aires como infraestructura de soporte territorial organizó la historia de la ciudad homónima que conforma hoy una Metrópolis. Y como tal el puerto significó una integración e interacción de edificios, instalaciones y multimodos de transporte que al presente requieren de un ordenamiento ambiental y territorial.

Bajo tales circunstancias más de un siglo de historia desde las construcciones de ambos puertos sobran para enmarcar el contexto edilicio que aun se refleja en el perfil urbano de la gran metrópolis, tanto desde el acceso terrestre, acuático o aéreo. La multiplicidad de obras que responden a ese periodo merece la atención desde su calidad estética, constructiva, utilitaria y simbólica.

A finales del siglo XIX y principios del XX comenzaron a operar grandes cambios en la ciudad, iniciándose la construcción de nuevos edificios. En esta época el desarrollo industrial de Inglaterra comenzó a presionar para la ubicación de sus manufacturas y para la obtención de materias primas, iniciando el perfil que definiría la Nación por décadas en el carácter de país agroexportador, que luego se perfeccionaría específicamente en la región rioplatense. A partir de este momento la expresividad portuaria en conjunto con el skyline urbano fue consolidando una impronta que demostró el auge nacional, a través de la ciudad y del puerto.

Puerto Madero: principales edificios

La primera parte en terminarse fue la dársena sur que es la prolongación artificial de la boca del Riachuelo, comunicada con el Dique N°1 a través de una esclusa con tres compuertas. Los diques N° 1, 2, 3 y 4 configuran la linealidad del puerto (Madero) en relación a la ciudad y el río, acompañados por los muelles de hormigón y granito con escaleras cada 30 metros que llegan hasta el agua, este eje paralelo al río es contenido por los depósitos, almacenes y galpones.

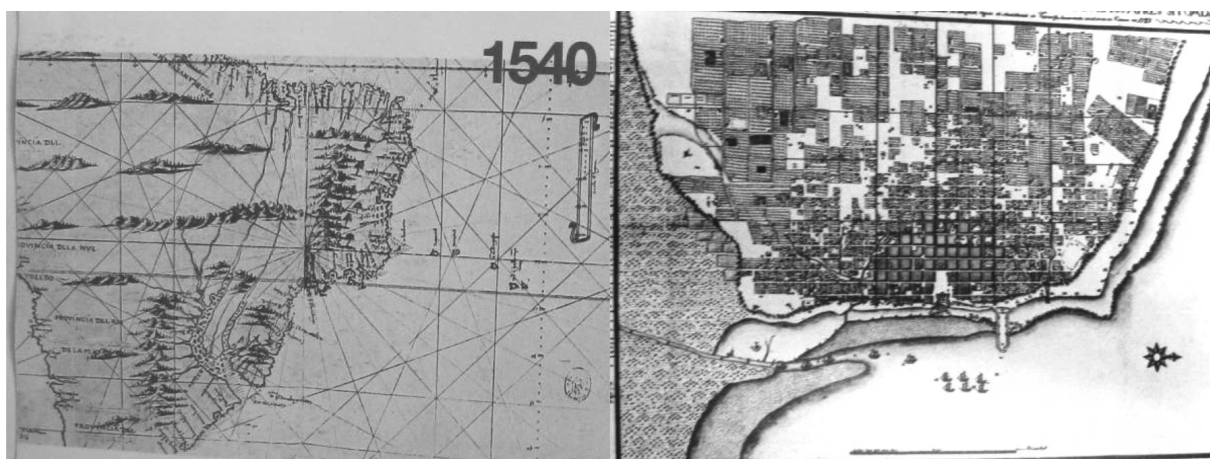


Figura 1. Mapa continental de América del Sur (Alonso de Santa Cruz 1540)⁴. Plano de la ciudad y puerto 1782. Anónimo.⁵

⁴ Varas "Buenos Aires, Natural y Artificial".

⁵ Molina y Vedia "Mi Buenos Aires Herido"

Depósitos. 1900

Los edificios destinados a almacenes y galpones fueron concebidos por la firma Hawkshaw en Inglaterra y montados en el sitio entre los años 1900 y 1905, construidos sobre cimientos de piedras, con estructuras de hormigón, o hierro y madera, y cerramientos de ladrillo y vidrio conformando un primer lenguaje expresivo del patrimonio arquitectónico portuario.

Los depósitos del dique 1 y 2 se organizaron a partir de los módulos de la estructura de hormigón que son de 3,50 m de longitud y 4,25 m de ancho, los pabellones extremos contenían sótano, planta baja y 2 pisos, y los pabellones intermedios contenían sótano, planta baja y 3 pisos. Los diques 3 y 4 de iguales características pero con muro de fundación de piedra y bovedilla en los sótanos todos con

cerramiento de ladrillo y techo de chapa. Co en el paso del tiempo algunos conjuntos edilicios de pabellones sufrieron demoliciones incendios e intervenciones. (Figura 2).

Ex Elevador de la Junta Nacional de Granos. 1900

La Nación y el espíritu creciente de la época, presentó la oportunidad de constituir el país agroexportador, para ello fue necesario distribuir el cereal a granel embolsado, y por tanto instalaciones pertinentes. Los elevadores conforman un conjunto de ingeniería y arquitectura de técnica y lenguaje, estructura de hormigón armado y ladrillo visto con instalaciones mecánicas propicias para su época para el pesaje y movimiento de los granos. La verticalidad de los silos marca un ritmo en las fachadas que se reflejan en el agua. (Figura 3).

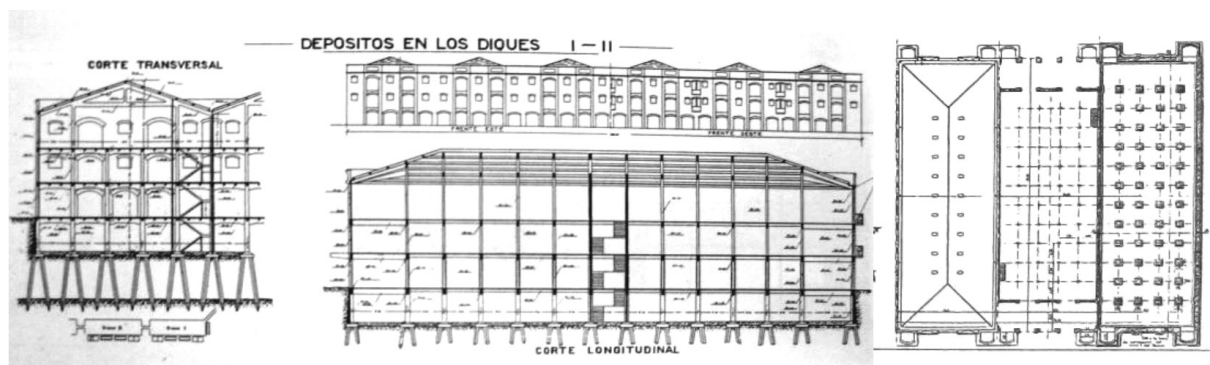


Figura 2. Depósitos Dique 1, 2, 3, 4. Corte, vista, planta.

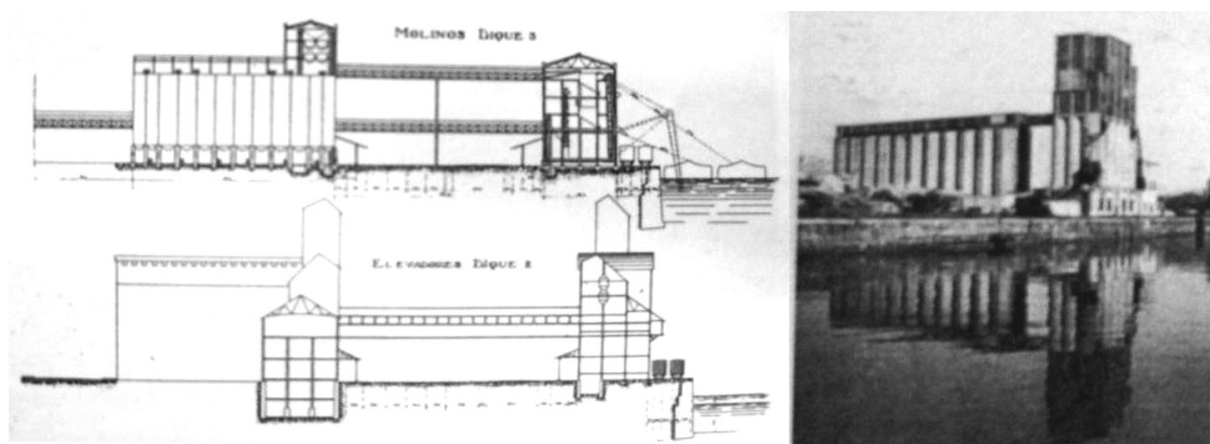


Figura 3. Elevadores de la Junta Nacional de Granos.

Molinos. 1902

Los edificios destinados a elaboración y almacenaje de granos fueron dispuestos en la margen este de los diques, esto ordenaba el movimiento de los buques que descargaban sus productos en la margen oeste y cargaban la harina en la margen este. En general los molinos concebían las estructuras para almacenar, clasificar, producir y distribuir harinas y granos.

El lenguaje de los molinos combinan la verticalidad con la trama ortogonal de la fachada, configurada con un basamento que lo conecta al cero, un desarrollo homogéneo y un coronamiento que lo define como un clásico edificio de la revolución industrial, que hace uso de la técnica y la tecnología de la época. (Figura 4).

Silos. 1903

Los primeros silos habilitados en 1903 en conjunto a los depósitos y molinos. Los silos contenían caños telescópicos para almacenar a granel los productos según la prolongación impuesta, marcando la verticalidad en el paisaje todavía horizontal del frente urbano. Del mismo modo que los molinos harineros, un basamento y coronamiento similar enmarcan la repetición del módulo que rítmicamente ordena los silos. (Figura 5).

Puerto Nuevo: principales edificios

El Puerto Nuevo operativo desde 1928, con algunas obras realizadas en años anteriores, es actualmente el puerto operativo de Buenos Aires reservado casi exclusivamente a la carga contenerizada, no

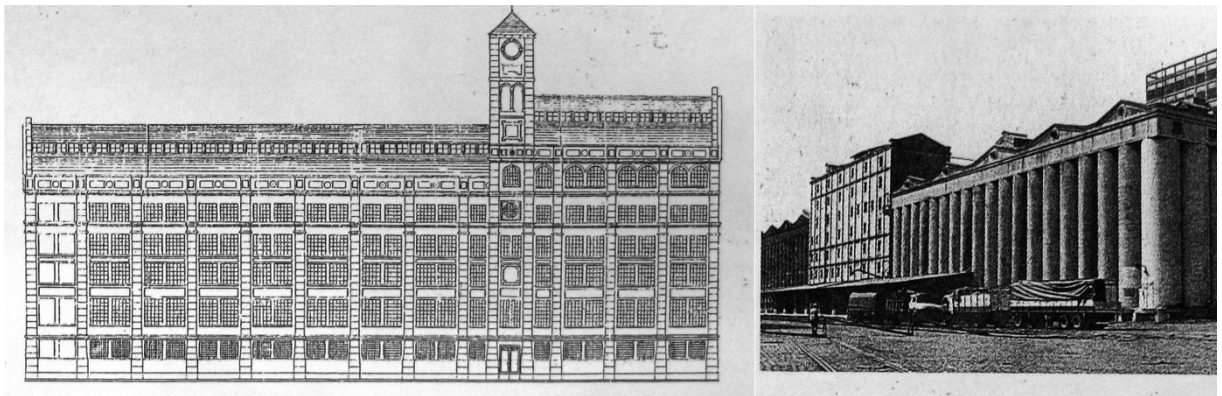


Figura 4. Molinos harineros y elevadores de granos.

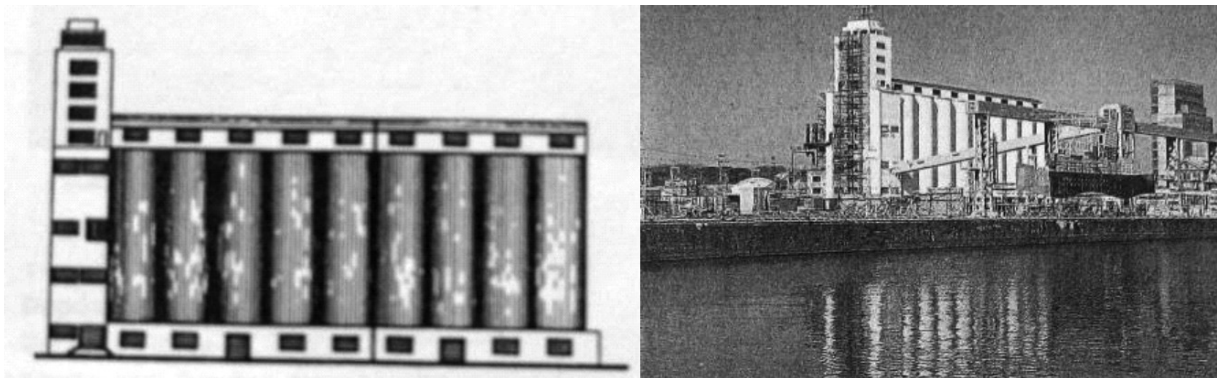


Figura 5. Silos de la Junta Nacional de Granos.

obstante algunos edificios aun en pie, rescatan la memoria de principio del siglo XX en sus referentes infraestructuras de hormigón.

Depósitos. 1920

Los depósitos están ubicados en el 2° y 3° espigón agrupados de la misma forma que en Puerto Madero, los extremos más bajos (sótano, planta baja y 1 piso), y el intermedio más alto, (con sótano, planta baja y 3 pisos), construidos en estructura de hormigón armado y cerramiento de ladrillo.

Elevador de granos. 1939

Es la terminal más grande que existe en el país, con una capacidad de carga de 170.000 toneladas. El almacenamiento se realiza en silos de hormigón armado, o bien embolsados en piso. Recibe carga por camión (hasta 4 camiones en simultáneo), por tren (16 vagones tolva), por barcaza (2 torres marinas por aspiración).

64

La construcción se compone por la galería de embarque paralela a los muelles de 800 m. de longitud y 30 m de altura. El muelle de atraque tiene 500 m en el lado sur pudiendo operar 2

buques simultáneos y 290 m. en la cabecera del espigón.

El elevador concede la instalación quizá más armónica que se expresa entre la linealidad de sus cintas transportadoras superiores y la línea que dibuja el río debajo en la cual se refleja, presenta un marco entre el borde de la dársena y lo que sucede detrás en el extremo del espigón, que contiene un uso productivo, que aun hoy sigue siendo reflejo de la Nación. (Figura 6).

Usina de electricidad ex CHADE. 1927/9

La Compañía Hispano Americana de Electricidad (CHADE) formada por capitales españoles y belgas compró la Compañía Alemana Transatlántica de Electricidad y construyó esta usina en el extremo del puerto Nuevo de Buenos Aires (norte del espigón 5).

Su ubicación, sobre terrenos rellenados, tuvo en consideración el acceso de buques de ultramar de combustibles, permitiendo el abastecimiento de agua para enfriar los condensadores de las turbinas y distribuir la energía hacia la capital desde un punto estratégico [6]. (Figura 7)

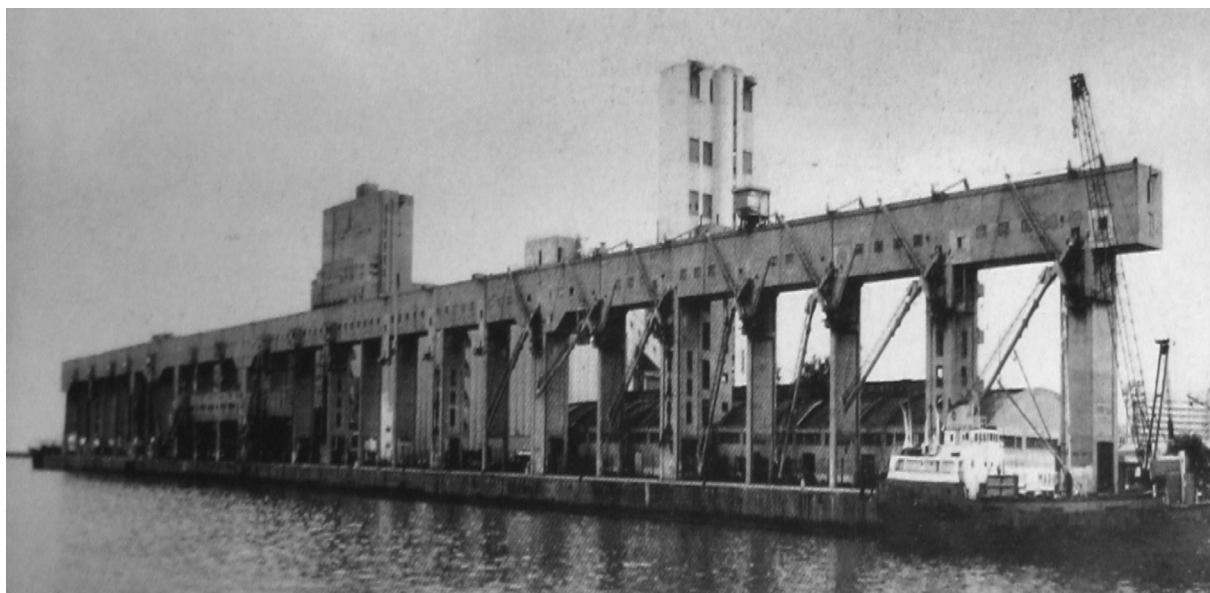


Figura 6. Elevadores de granos. Vista

Usina de electricidad ex CIAE 1930/33

La Compañía Italo Argentina de Electricidad (CIAE), con capitales mayoritariamente suizos destinada al consumo masivo de energía, triplicando la producción de CHADE, con 325000 kw. El magnifico edificio convierte su posición en una impronta de poder omnipresente sobre el río y la ciudad, sobrepasando la altura de edificios urbanos. El edificio se organiza con una nave basilical de 50 por 100 m. la fachada de 200 m de largo por 71 m de largo.

“La decisión de construir, usando esas dimensiones tan colosales para “conversar” con el skyline urbano [...] el arquitecto recurre a un lenguaje neo-palladiano y por ello austero y grandioso [...] en el diseño que enfrenta a la ciudad, visible de diferentes puntos, uno puede ver el cuidadoso control de la escala, que opone a los grandes arcos de la nave central el rito de los pequeños arcos del basamento y a los pilares centrales [...] las dos torres laterales de la nave son sin duda los elementos pivotante que balancean con su altura el extraordinario tamaño horizontal de todo el edificio [7]. (Figura 8).

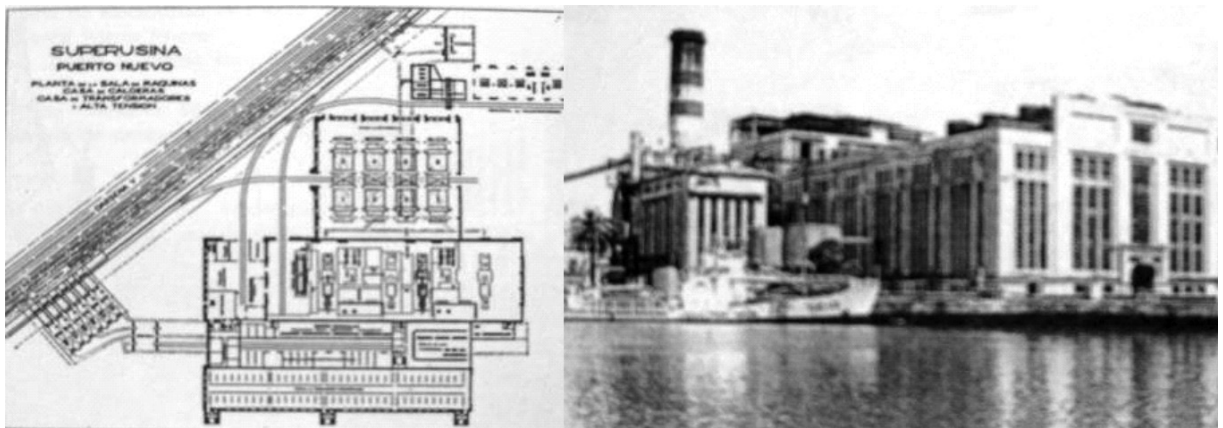


Figura 7. Usina de Electricidad CHADE. Planta y vista.

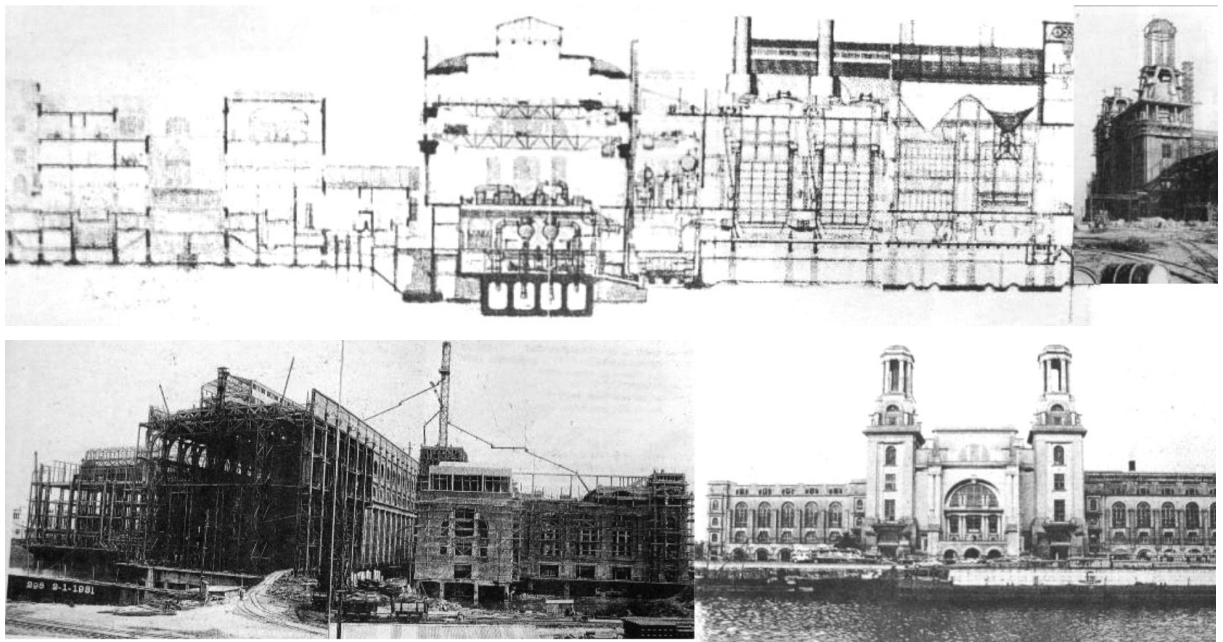


Figura 8. Usina de electricidad CIAE. Corte, proceso constructivo, fachada principal.

CONCLUSIONES

El puerto de Buenos Aires conforma la historia de su operatividad, retratada en sus instalaciones e infraestructuras construidas, desde la planicie primitiva donde germinó la ciudad, atravesando las instancias nacionales económicas y políticas, que definieron el perfil de servicios a la estructura de país, del puerto natural, al agroexportador hasta la actual figuración de edificios altos y coloridos contenedores apilados que definen el perfil portuario de hoy. La transformación continúa dando paisajes diversos a través de las infraestructuras que emergen sobre el territorio, hoy el puerto maneja una escala considerable cuyo destino son los contenedores, no obstante los edificios que persisten dialogan con las instalaciones nuevas y el recorte urbano.

No solo el hormigón define la impronta material que manifiesta la ingeniería portuaria, sino además, detona un complejo edificio de una arquitectura que identifica el poderío nacional de la época, edificios como las usinas son representantes del significado tangible e intangible del patrimonio cultural porteño. La coexistencia del ayer y del hoy son resultados de un territorio complejo, heterogéneo, y resultado de procesos sociales, culturales, tecnológicos, económicos, políticos y ambientales. (Figuras 9 y 10).

Quinquela Martín retrató el paisaje, el ambiente, el territorio, su gente y el esfuerzo en sus pinturas, un riachuelo de trabajo, inmigrantes e industrias en la incipiente construcción nacional. Esa imagen coexiste con la otredad, otros entornos, otros contextos, nuevos actores sociales, pero una semejante idea de ciudad portuaria permanece en el imaginario, incluso en la fragmentación socioterritorial que puede percibirse entre puerto y ciudad, Puerto Madero y Puerto Nuevo, sectores marginales y clases altas, asentamientos informales y torres de cristal que se desvanecen en el cielo.

Todo cohabita entremezclado e inaprensible, sumatorias de capas de tiempos e historias –a



Figura 9. Imágenes del puerto Nuevo de Buenos Aires; Usina y terminal de contenedores Río de La Plata.



Figura 10. ICuadro de Quinquela Martín. Torres en puerto Madero.

veces incompatibles- apropian el mismo territorio, complejo, heterotópico y contradictorio, ergo merece su aprehensión, para ser valorado y ordenado de modo consciente y solidario con el ambiente y la calidad de vida de la sociedad, y en ello el patrimonio edilicio construido se debe manifestar como tal.

“Aceptar a la ciudad y el territorio solamente como un bien económico, es renunciar a recuperar su valor social. El hombre crea, pone algo de sí, valoriza, humaniza, otorga sentido al sitio, al tiempo que revela sentidos preexistentes en el lugar, transmuta naturaleza en cultura. Ciudad y territorio, en tanto espacios vividos y transformados por el hombre, adquieren una dimensión cualitativamente superior” (Eduardo Maestripieri)

REFERENCIAS

- 1.- Molina y Vedia, J., “Mi Buenos Aires herido”, Buenos Aires, Ediciones Colihue S.R.L., 2010. 67, Buenos Aires, 1997.
- 2.- Varas, A., “Buenos Aires natural + artificial. Exploraciones sobre el espacio urbano, la arquitectura y el paisaje”, Buenos Aires, Editorial CP 67, 2000.
- 3.- Liernur, F. “La fabrica como texto”, Buenos Aires, Editorial Nueva Visión, 1973.
- 4.- Aslan, L. et al, “Buenos Aires, Puerto 1887 – 1992”. Buenos Aires, IPU –Inventario de Patrimonio Urbano- secretaria de Investigación y Posgrado de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la UBA (Universidad de Buenos Aires), 1992.
- 5.- Varas, A., “Buenos Aires Metrópolis”, Editorial CP
- 6.- Pinasco, E., “El Puerto de Buenos Aires. Contribución al Estudio de su Historia: 1536-1898”. Buenos Aires, Talleres Gráficos López y Cia. Argentina, 1942.
- 7.- Madero, E.,. “Historia del Puerto de Buenos Aires”. Tomo I: Descubrimiento del Río de La Plata y de sus Principales Afluentes, y Fundación de las más Antiguas Ciudades en sus Márgenes. Buenos Aires, Imprenta de La Nación Argentina, 1902.
- 8.- Zago, M., “Puertos Argentinos”, Buenos Aires, Manrique Zago Ediciones S.R.L, 1998.